

롯데렌탈(주)

녹색채권(Green Bond)

평가일: 2021.02.15

김영규 팀장 02.368.5476 ykkim@korearatings.com
 송치원 연구원 02.368.5696 cwsong@korearatings.com

ESG 인증평가 결과

G1

평가대상 녹색채권 개요

| | |
|------|--|
| 발행사 | 롯데렌탈(주) |
| 금융상품 | 제54회 공모사채 |
| 발행금액 | 1,100억원 |
| 발행일 | 2021년 2월 26일 |
| 만기일 | 제 54-2회 800억원/2026년 2월 26일(5년) 제 54-3회 300억원/2028년 2월 25일(7년) |

ESG 인증평가 요지

한국기업평가는 롯데렌탈(주)의 ESG 금융상품 관리체계가 국제자본시장협회(International Capital Market Association, ICMA)의 녹색채권원칙(Green Bond Principle, GBP), 사회적채권원칙(Social Bond Principle, SBP) 및 환경부 녹색채권 가이드라인의 기준에 부합하는 것으로 평가한다.

또한, 롯데렌탈(주)의 제54-2회 및 제54-3회 공모사채를 통해 조달한 자금이 환경적으로 긍정적인 효과가 예상되는 적격 녹색 프로젝트에 전액 투입될 예정임을 확인하였으며, 프로젝트 선정·평가, 조달자금관리 및 사후보고 등의 프로세스 수준이 매우 우수한 수준으로 평가된다. 따라서 당사의 ESG 인증 평가방법론에 기반하여 당사는 본 채권의 ESG 인증평가등급을 “G1”으로 부여한다. 등급 부여를 위한 주요 근거는 다음과 같다.

| 구 분 | 내 용 |
|-----------------|--|
| 조달자금의 사용 | <ul style="list-style-type: none"> - ESG 금융상품 관리체계의 발행대금 사용 카테고리는 ① 친환경 운송 수단, ② 필수 사회서비스에 대한 접근성 향상이며, 이는 녹색채권원칙 및 사회적채권원칙을 준수한다. - 발행사는 본건 금융상품의 발행대금을 재원으로 친환경 운송 수단에 투자할 예정이며, 투자예정 프로젝트는 녹색채권원칙 및 녹색채권 가이드라인 기준을 충족하는 적격 프로젝트로 판단된다. - 녹색채권 발행대금 전액이 적격 녹색프로젝트에 투입될 것으로 계획되었다. 본건 금융상품 발행대금 투자로 인한 온실가스 저감량은 연간 총 4,496 톤 CO₂ eq으로 예상되는 등 환경개선 효과가 존재하는 것으로 판단한다. |
| 프로젝트 평가 및 선정 절차 | <ul style="list-style-type: none"> - 발행사의 녹색채권 발행주관부서는 프로젝트 평가 및 선정을 위해 계획사업 주관부서와 지원여부를 사전 협의할 계획이다. 계획사업 주관부서에서는 계획사업이 녹색채권, 사회적 채권 또는 지속가능채권의 지원 대상 사업으로 적격한지 검토하기 위해 환경·사회적 영향을 평가하고, 최종 지원 대상 사업을 선정 할 예정이다. - 발행사의 프로젝트 평가 및 선정 기준은 녹색채권 가이드라인에 부합하는 합리적인 기준으로 판단되며, 발행사는 적절한 프로젝트 선정절차를 갖출 것으로 확인된다. |
| 조달자금의 관리 | <ul style="list-style-type: none"> - 발행사는 금융상품으로 조달한 자금을 ‘녹색채권 자금관리 명부’를 작성하여 배분금액, 자원이 배분된 시점 등의 정보를 적시에 업데이트할 예정이다. - 발행사는 채권 발행대금을 2021년 중 모두 투자할 계획이며, 미사용자금은 현금 및 현금성자산 등으로 운용할 계획이다. 발행사의 조달자금 관리체계는 녹색채권 가이드라인을 준수하는 것으로 판단된다. |
| 사후보고 | <ul style="list-style-type: none"> - 발행사는 투자자에게 필수 공시사항 등이 포함된 내용을 채권 만기 또는 프로젝트 종료시점까지 매년 1회 공시할 예정이다. 당사는 발행사의 사후보고 체계가 녹색채권 가이드라인에 부합하는 것으로 판단한다. |
| 발행사의 ESG 내재화 정도 | <ul style="list-style-type: none"> - 발행사는 사내에 윤리경영팀을 운영하고 있으며, 친환경자동차 보급에 기여하여 환경부로부터 표창을 수상하는 등 다양한 환경·사회적 공헌 활동 등을 수행하고 있는 것으로 확인된다. 발행사는 최근 ESG 관련 주요 이슈가 발생한 것으로 파악되지 않는 등 전반적으로 ESG내재화 수준이 높은 것으로 판단된다. |

I. 개요

1. ESG 인증평가 업무 개요

롯데렌탈(이하, “발행사”)은 한국기업평가(이하, “당사”)에 ESG금융상품 관리체계 및 제54-2회 및 제54-3회 회사채(이하, “본 채권”)가 국제자본시장협회(International Capital Market Association, ICMA)의 녹색채권원칙(Green Bond Principle, GBP), 사회적채권원칙(Social Bond Principle, SBP), 지속가능채권 가이드라인(Sustainability Bond Guidelines, SBG) 및 환경부 녹색채권 가이드라인 기준에의 부합 정도에 대한 검토 의견(이하, “ESG 인증평가”)을 요청하였다.

이에 당사는 발행사의 ESG 금융상품 관리체계 및 본 채권이 당사의 ESG 인증 평가방법론에의 부합정도에 대한 의견을 표명하는 ESG인증평가 업무를 수행하였다.

인증평사업무 과정에 이용된 정보는 기본적으로 공개된 정보이거나 서면, 면담 등을 통해 발행사에서 제시한 것으로, 당사가 이에 대한 별도의 검증절차를 거치는 것은 아니다. 또한, ESG 인증평가 결과가 발행대금이 투입될 예정인 프로젝트의 환경·사회적 가치 관련 효과 및 영향 등의 정도나 지속성 등을 보증하는 것은 아니다.

ESG인증평가등급은 신용평가 등급과 상호 독립적으로, 인증평사업무 시 신용위험을 포함한 시장가치 변동위험 등에 대해서는 설명하지 않는다. 본 평가는 당사의 ‘ESG 인증 평가방법론(2021.01.04)’을 적용하였으며, 동 방법론은 당사 사업가치평가본부 홈페이지에 공시(게재)되어 있다.

2. ESG 금융상품 개요

본 건 인증평가 대상인 녹색채권의 주요 내용은 다음과 같다.

녹색채권 주요 내용

| 구 분 | 내 용 |
|---------|---|
| 상품명 | 롯데렌탈 제54회 공모사채 |
| 발행금액 | 총 1,100억원 (일반채권 포함 시 1,500억원) |
| 발행금리 | 수요예측 후 결정 ^주 |
| 만기 | 제54-1회 400억, 3년 제54-2회 800억, 5년 (녹색채권) 제54-3회 300억, 7년 (녹색채권) |
| 발행일(예정) | 2021년 2월 26일 |
| 대표주관사 | KB증권, NH증권, 삼성증권 및 미래에셋대우 |

주: 추후 확정 예정

자료: 발행사제시

3. 발행사 개요

롯데렌탈은 2005년 10월 (주)케이티네트웍스의 렌탈사업부문이 인적분할되어 설립된 렌탈전문업체로, 차량, 정보통신기기, 의료장비 등의 렌탈사업을 영위하고 있다. 주요 사업부문은 차량렌탈(차량렌탈 및 중고차 매각) 및 일반レン탈(통신장비, 계측장비, 사무기기, 건설장비 등)과 자회사를 통해 영위하는 오토리스 및 중고차 매각 관련 할부금융이다. 2015년 6월 롯데그룹으로 편입되어 2020년 3월말 기준 (주)호텔롯데(지분율: 25.7%) 등 롯데그룹이 45.1%의 지분을 보유하고 있다.

2020년 3월말 기준 차량보유대수 223,864 대, 시장점유율 22.7%로, 렌터카 업계 1위의 매우 우수한 시장지위를 보유하고 있다. 보유대수 기준 장기렌트 비중이 90%에 달하고 있어 렌탈수익의 안정성이 우수하다. 발행사의 신용등급은 회사채(선순위) AA-(부정적) (한국기업평가, 2020년 5월 19일 기준)이다.

발행사는 2021년 렌탈 산업의 새해 화두를 '가치경제'로 정의하며, 또 소비자의 사용 가치를 높이는 'V.A.L.U.E U.P'을 키워드로 제시했다. 'VALUEUP' 중 E는 '에코프렌들리(Eco-friendly)'로, 발행사는 정부의 그린뉴딜 정책에 맞춰 친환경·전기차 보급을 확대하고 있으며, 앞으로도 전기차 렌트 규모를 확대할 계획이다. 자회사인 롯데렌터카는 전기차 장기렌터카 상품을 국내 최초로 선보이는 등 친환경·전기차 트렌드를 주도하고 있다.

II. 조달자금의 사용(Use of Proceeds)

1. 지속가능채권 표준 관리체계 상 ESG 프로젝트

발행사는 ICMA의 녹색채권원칙, 사회적채권원칙 및 환경부 녹색채권 가이드라인의 녹색 프로젝트와 발행사의 영업분야를 전반적으로 고려해 투자대상 사업분야를 선정하였다. 투자대상 사업 분야는 ICMA 녹색채권원칙, 사회적 채권원칙 및 환경부 녹색채권 가이드라인의 녹색 프로젝트 범주에 포함되는 것으로 판단된다.

ESG 금융상품 관리체계 투자대상 프로젝트

| 사업분야 | 정의 | 지원대상 프로젝트 |
|--------------|---------------------|--|
| 1. 친환경 운송 수단 | 친환경 운송수단 | - 전기, 하이브리드, 또는 수소로 구동되는 차량 및 특수차량(지게차 등을 포함하되 이에 국한하지 않음)의 취득 및 유지보수 |
| | | - 친환경 운송수단 인프라 구축, 설치 및 유지보수(전기차 · 수소차 충전소, 차고지 등) |
| 2. 지역사회 공헌 | 필수 사회서비스에 대한 접근성 향상 | - 지역사회 취약계층에 대한 사업 지원으로 다음을 포함함: ㄱ) 차량 이동 지원 ㄴ) 의료서비스(병원, 의료재단 등) 이용 지원 ㄷ) 기초생활 관련 물품지원 ㄹ) 의료, 교육, 인프라 개선 지원 등 |

자료: 발행사제시

ESG 금융상품 관리체계 사업분야 별 적격프로젝트 여부 검토

| 관리체계 | 환경부 | ICMA | UN |
|--------------------|-----------------------|------------------------------|-------------------------------------|
| 사업분야 ^{주1} | 녹색채권 가이드라인 | GBP 및 SBP | SDGs ^{주2} |
| 1. 친환경 운송 수단 | 청정 운송에 관한 사업 | Clean Transportation | 11. 지속가능한 도시와 주거지 조성 13. 기후변화 대응 |
| 2. 지역사회 공헌 | 해당사항 없음 ^{주3} | Access to essential services | 8. 지속가능한 고용창출 및 경제성장 |

주1: 발행사는 ESG 금융상품 관리체계 상 사업분야 선정 시 녹색채권 가이드라인 상 녹색프로젝트 분류를 인용

주2: 사업분야와 관련된 SDGs 중 주요 항목 위주로 서술

주3: 환경부 녹색채권 가이드라인은 사회적 프로젝트가 아닌 녹색 프로젝트에 대해서만 가이던스를 제공함

자료: 녹색채권 가이드라인, ICMA 및 UN

2. 본건 녹색채권 투자 대상 프로젝트의 적격성 검토

발행사가 본 채권을 통해 조달한 자금을 투입할 예정 프로젝트는 ICMA의 녹색채권원칙 및 환경부의 녹색채권 가이드라인 상 녹색 프로젝트로 판단된다. 발행사는 조달자금 전액을 적격 프로젝트에 투입할 예정이며, 당사는 계획된 프로젝트로부터 발생하는 긍정적 환경 영향은 부정적 환경 영향대비 클 것으로 판단한다.

투자 예정 프로젝트

발행사는 본 녹색채권을 발행하여 발행대금을 관리체계 상 '1. 친환경 운송 수단'에 부합하는 전기차, 하이브리드 차 및 수소차 구매 프로젝트에 투입할 계획이다. 발행사가 본건 녹색채권을 통해 조달할 것으로 예상되는 금액은 1,100억원이며, 발행사는 녹색채권을 통해 조달한 금액 전액을 신규 프로젝트에 투입할 계획이다.

조달자금이 투입될 예정인 프로젝트 목록은 다음과 같다.

녹색채권 조달자금 프로젝트 분야별 투입 계획

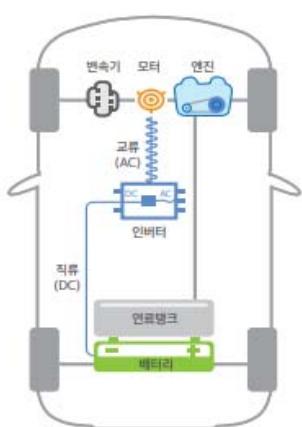
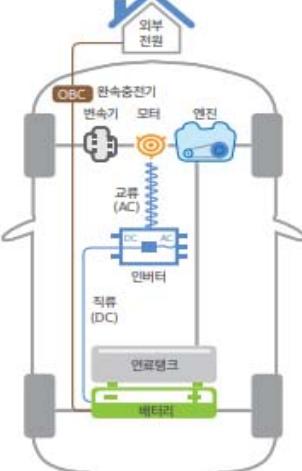
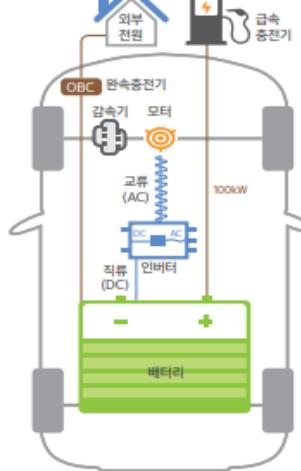
| 분야 | 프로젝트 | 투입금액 | 투입비율 | 신규프로젝트/차환 사용비율 | 자산/지출 특성 |
|-----------|----------------------|---------|--------|----------------------|-----------|
| 친환경 운송 수단 | 전기차, 하이브리드차 및 수소차 구매 | 1,100억원 | 100.0% | 100% 신규 프로젝트 대상 자금사용 | 자산구매 100% |
| 총 합계 | | 1,100억원 | 100.0% | | |

자료: 발행사제시

전기차 및 하이브리드차

기존 내연기관을 활용하는 자동차에 대한 배기가스 규제가 강화됨에 따라, 내연기관 대신 전기 에너지의 힘으로 주행하는 전기차(xEV)에 대한 관심이 확대되고 있다. 기존의 내연기관 차량(Internal Combustion Engine Vehicle, ICEV)를 대체하기 위한 친환경차의 개발은 ①기존 내연기관을 바탕으로 전기배터리를 보조동력으로 추가하는 HEV(Hybrid-Electric Vehicle) → ②전기배터리의 활용 비중이 증가한 PHEV(Plug-in Hybrid Electric Vehicle) → ③전기배터리만을 이용하여 구동되는 BEV(Battery Electric Vehicle)의 형태로 진행되어왔다.

전기차 구분

| 구 분 | HEV(엔진+모터) | PHEV(엔진+고출력 모터) | BEV(전기모터) |
|-----|--|---|---|
| 구조 |  |  |  |
| 특징 | <ul style="list-style-type: none"> - 내연기관이 주동력 제공하며, 전기배터리는 보조동력 역할 - 내연기관 구동시 전기배터리를 충전 | <ul style="list-style-type: none"> - HEV대비 고출력 모터 및 대용량 배터리를 장착 - 외부에서 전기를 충전할 수 있는 완속 충전기가 장착됨 | <ul style="list-style-type: none"> - 내연기관 없이 배터리로 구동되는 전기 모터로 주행 - 전력의 급속/완속 충전이 모두 가능하며, 배기가스 없음 |

자료: 환경부

HEV는 내연기관엔진과 전기모터동력을 이용하여 구동하는 자동차로서 출발 및 저속주행시 엔진의 가동 없이 전기 모터의 동력만으로 주행된다. 배터리 충전은 감속시 브레이크를 밟으면 전기모터가 발전기로 전환되어 전기를 생성하는 방식으로 이뤄진다. HEV는 내연기관차 대비 연비가 높고 온실가스 배출 수준이 낮다는 특징을 지닌다.

한편, PHEV(플러그인하이브리드차)는 내연기관엔진과 전기모터동력을 이용하여 차량이 구동된다는 측면에서 HEV와 동일하나, 차량의 추진력을 공급하기 위해서 외부 전원으로부터 에너지를 끌어온다는 점에서 HEV와의 차이점이 존재한다. PHEV는 일반적으로 배터리 완충 후 출발 시, 40km 전후까지 배터리의 에너지로 주행되며, 해당 속도 이후는 배터리 충전량을 일정 수준으로 유지하며 하이브리드모드로 주행된다. HEV 및 PHEV(이하, 두 차종을 통합하여, “하이브리드차”)의 경우, 배터리를 통해 연비를 높이고 온실가스 배출 수준을 낮췄다는 점에서 친환경 운송 수단으로 평가 받고 있다.

주요 차종의 순수 내연기관 차량과 하이브리드 차량의 연비 및 온실가스 배출량 비교

(단위: g/kWh)

| 구분 | 연비(km/l) ^{주1} | | 온실가스배출량(kg CO ₂ eq/km) | | |
|-----|------------------------|-------|-----------------------------------|-------|-------------------|
| | 순수 내연기관 | 하이브리드 | 순수 내연기관 | 하이브리드 | 저감률 ^{주2} |
| 아반떼 | 13.8 | 20.3 | 0.16 | 0.11 | -32.0% |
| 쏘나타 | 12.8 | 18.9 | 0.17 | 0.12 | -32.1% |
| 그랜저 | 10.6 | 15.6 | 0.21 | 0.14 | -31.8% |

주1: 차종 내 모든 모델의 복합연비를 단순 평균

주2: 순수 내연기관 차량의 온실가스배출량 대비 하이브리드 차량의 온실가스배출량 저감률

자료: 한국에너지공단, IPCC(Intergovernmental Panel on Climate Change)

전기차는 고전압 배터리에 충전된 전기에너지를 전기모터로 공급하여 구동된다. 내연기관 자동차와 다르게 내연기관엔진이 없으며, 그에 따라 운행 중 온실가스가 거의 배출되지 않아 친환경 운송수단으로 평가 받고 있다. Tesla 등의 완성차 업체를 중심으로 내연기관 없이 전기배터리만으로 주행하는 BEV의 판매가 늘어나고 있으며, 각 국의 배기ガス 규제 강화에 따라 기존 완성차 업체들의 BEV모델 출시도 증가하고 있다. 전기차의 판매량 확대는 각국 정부의 친환경차 구매 장려를 위한 구매보조금, 세제 혜택, 사용 의무화 등의 정책적인 지원을 바탕으로 이루어져 왔다.

2019년 기준 PHEV와 BEV의 글로벌 판매량은 221만대 내외로 추산되며, 이는 전세계에 판매된 전체 완성차 대비 2.4% 수준이다. 그러나 강화되고 있는 주요국의 배기ガス 관련 규제는 완성차 업체로 하여금 전기차 생산 비중을 확대하는 전략을 택하게 하고 있으며, 배터리 용량과 주행가능 거리에 대한 급격한 기술 발전은 전기차의 경제성 및 완성차 업체의 수익성 향상에 기여할 것으로 전망된다.

완성차 업체의 공격적인 BEV 라인업 확대와 함께, 각국 정부 및 전기차 업체의 전기차 충전소 확대 등의 관련 인프라 구축이 이어짐에 따라, 전기차 보급을 막고 있던 BEV모델 부족 및 인프라 미비 등의 문제점들이 극복되어 전기차에 대한 수요 역시 확대될 것으로 전망된다.

국토교통부 차량등록통계에 따르면, 2016년말 등록된 전기차 및 하이브리드차(HEV 및 PHEV)는 각각 10,855 및 233,216대 수준이었으나, 2020년말 기준 각각 134,962대 및 674,461대가 등록되는 등 동기간 각각 연평균 87.8% 및 30.4% 증가하였다.

연료별 자동차 등록 대수 추이

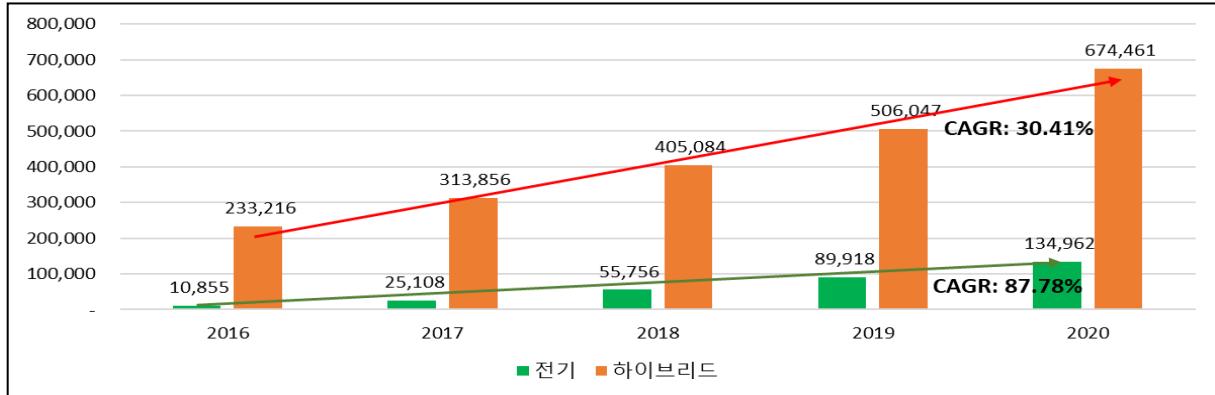
(단위: 대)

| 구 분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 휘발유 | 10,092,399 | 10,369,752 | 10,629,296 | 10,960,779 | 11,410,484 |
| 경유 | 9,170,456 | 9,576,395 | 9,929,537 | 9,957,543 | 9,992,124 |
| 엘피지 | 2,167,094 | 2,104,675 | 2,035,403 | 2,004,730 | 1,979,407 |
| CNG | 38,880 | 38,918 | 38,934 | 38,147 | 36,940 |
| 전기 | 10,855 | 25,108 | 55,756 | 89,918 | 134,962 |
| 하이브리드 | 233,216 | 313,856 | 405,084 | 506,047 | 674,461 |
| 수소 | 87 | 170 | 893 | 5,083 | 10,906 |
| 기타 | 90,364 | 99,421 | 107,652 | 115,119 | 126,695 |
| 총계 | 21,803,351 | 22,528,295 | 23,202,555 | 23,677,366 | 24,365,979 |

자료: 자동차 등록 통계, 국토교통부

전기차 및 하이브리드차 등록 대수 현황

(단위: 대)



자료: 자동차 등록 통계, 국토교통부

전기차는 운전 중에는 온실가스가 거의 배출되지 않으나, 다양한 발전원을 기반으로 연료인 전기를 생산함에 따라 발전과정에서 온실가스가 배출될 수 있다. 따라서, 자동차 구동의 Life-Cycle 전체 과정에서의 온실가스 배출량 비교를 위해 시장에서는 WTW(Well-to-Wheel) 개념이 고려되고 있다. 내연기관 자동차의 WTW과정은 ①연료인 휘발유, 경유 등의 원료인 원유가 시추되는 과정부터 자동차에 연료가 주입될 때까지의 WTT(Well-to-Tank) 과정과 ②연료를 이용하여 자동차가 운행되는 TTW(Tank-to-Wheel) 과정으로 구분된다. 전기차의 WTW과정은, ①석탄, 천연가스 등의 원료를 추출·가공·운송하고, 이를 기반으로 발전하고 송배전을 거쳐 차량에 충전될 때까지의 과정인 WTT와 ②충전된 전기로 차량이 운행되는 과정인 TTW로 구성된다.

전기차의 경우, TTW 과정에서는 온실가스가 배출되지 않지만 WTT 과정에서는 온실가스가 발생하기 때문에, 환경에 미치는 영향을 산정할 때 해당 과정에서의 배출량 역시 고려되어야 한다. 만약, 단순히 운영중 배출되는 온실가스만을 기준으로 내연기관 차량과 전기차의 환경에 미치는 영향을 계산한다면, 전기차 보급에 따른 온실가스 저감 효과를 과대 계산할 가능성이 존재한다.

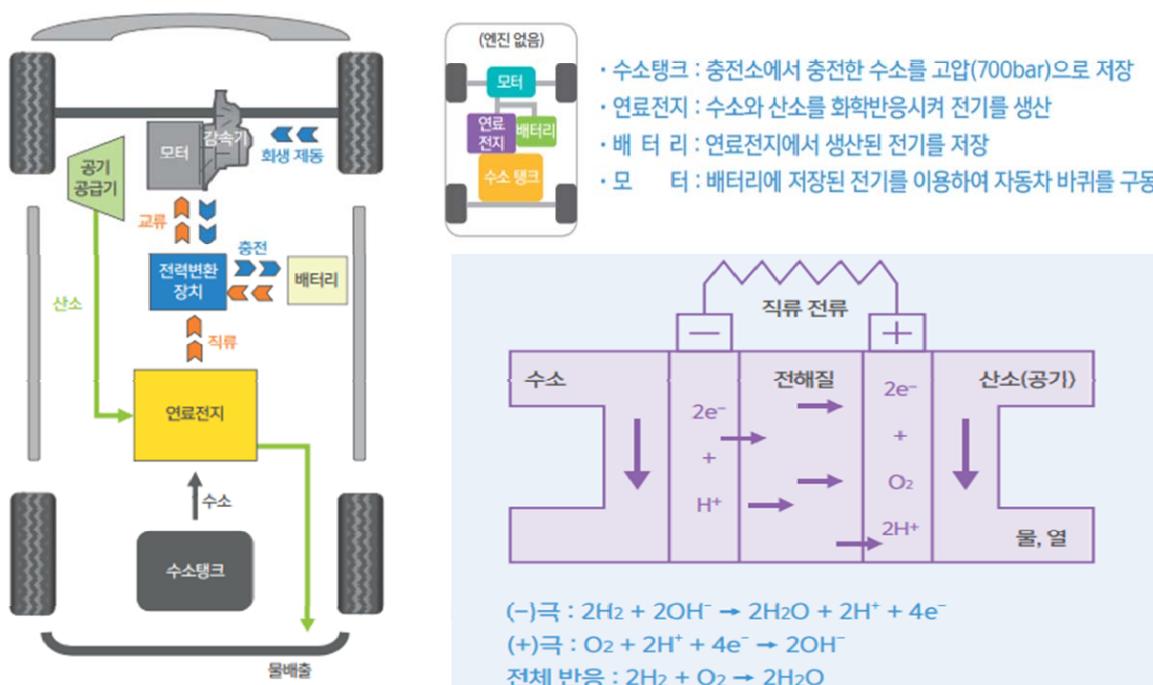
전력생산 과정 중 배출되는 온실가스는 발전원 구성에 따라 국가별로 상이하다. 예를 들어, 2019년 기준 국내 발전량 중 석탄과 천연가스를 이용한 화력발전으로부터 생산된 전력은 60% 이상을 차지하고 있으며, 친환경 발전으로 분류되는 신재생에너지를 통한 발전량은 6% 수준이다. 반면, 동기간 프랑스의 발전원별 발전량 중 신재생에너지를 통한 발전량은 약 21.1% 수준이며, 화력발전에 따른 발전량은 9.0% 수준이다. 따라서, 같은 전력을 소비한다고 가정할 때, 프랑스 Grid 내 발전 전력을 이용하는 전기차는 더 낮은 수준의 온실가스를 배출하며, 그에 따라 전기차의 온실가스 배출량 저감 효과 역시 더욱 높게 나타난다.

국내 발전원별 발전량믹스와 상용 전기차의 연비 수준을 고려하여 계산한 전기차의 온실가스 배출 수준은 동급 내연기관 자동차의 온실가스 배출량보다 일반적으로 낮은 수준이므로 전기차는 친환경 운송 수단에 부합한다. 하지만, 발전과정에서 온실가스 배출이 상대적으로 적은 신재생에너지 발전량 비율이 상당기간 지속적으로 증가할 것으로 예상되는 등 전기차 이용에 따른 국내 온실가스 저감 효과는 점차 증대될 것으로 전망된다.

수소차

수소차는 충전된 수소와 공기중의 산소를 연료전지를 통해 반응시켜 전기를 생산하는 자동차이다. 수소차는 운행 중 온실가스를 배출하지 않아 환경피해를 완화할 수 있는 친환경 운송 수단으로 평가받고 있다.

수소차 구동 원리



자료: 환경부

수소차의 구동원리를 살펴보면, 충전된 수소는 연료전지에 공급되어 전자와 수소이온으로 분리되며, 발생한 전자들은 외부 회로로 전달되어 자동차의 동력원인 전기에너지로 사용된다. 한편, 수소에서 분리된 수소이온들은 공기 중의 산소와 반응하여 물을 생성하며, 생성된 물은 대기 중으로 배출된다.

국내 수소차의 판매량은 전기차와 마찬가지로 매년 증가하고 있으며, 이는 배기ガ스 규제 강화와 친환경차 구매 장려를 위한 구매보조금, 세제 혜택, 사용 의무화 등의 정책적인 지원에 기인한다. 국토교통부 차량등록통계에 따르면, 2016년 등록 수소차는 87대 수준이었으나, 2020년말 10,906대로 증가하는 등 동기간 연평균 성장률은 약 234.6% 수준을 기록하였다.

수소 자동차 등록 대수 추이

(단위: 대)

| 구 분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|-------|--------|
| 등록대수 | 87 | 170 | 893 | 5,083 | 10,906 |

자료: 자동차 등록 통계, 국토교통부

한편, 전기차와 마찬가지로 수소차 또한 TTW 과정에서는 온실가스가 배출되지 않으나, WTT 중 연료인 수소를 만드는 과정에서 온실가스가 발생할 수 있기 때문에 이를 별도로 고려하여야 한다. 연료인 수소를 만드는 방식에 따라 수소차가 환경에 미치는 영향의 정도는 상이하나, 현재 국내에서는 연료인 수소를 주로 LNG를 개질시키는 방식으로 만든다. 이처럼 LNG를 통해서 수소를 만드는 경우, 이 과정에서 온실가스가 발생한다.

한편, 수소차는 연료인 수소를 만드는 과정에서 온실가스가 발생함에도 불구하고 운행 중 온실가스가 발생하지 않고, 기존 내연기관 자동차에 비해 적은 수준의 온실가스를 발생시킨다는 점에서 친환경 운송수단으로 평가된다.

또한, 현재는 천연가스, 석탄 등 화석연료로부터 수소를 얻고 있으나 추후 풍력이나 태양광 등의 대체에너지를 사용한 물의 전기분해로 수소를 얻게 되면 수소차는 전체 WTW 과정에서 이산화탄소, 질소산화물(NOx), 황산화물(SOx) 배출을 최소화할 것으로 기대된다.

3. 적격 프로젝트 여부 검토

당사는 본 건 자금투입 예정 프로젝트의 적격성 판단을 위해 프로젝트가 ICMA의 GBP 및 Green Projects Mapping Documents 내 ‘환경개선 효과’를 가져오는 6가지 환경목표(Environmental Objectives), 환경부가 발표한 녹색채권 가이드라인 및 UNGC(UN Global Compact)가 개발한 지속가능발전목표(SDGs, Sustainable Development Goals) 등 국제적으로 통용되는 기준에 부합하는지 여부를 검토하였다. 검토 결과, 발행사의 투자 예정 프로젝트는 상기 기준에 부합하는 것으로 판단된다.

발행사는 『환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률』과 『대기환경보전법』상 친환경 운송 수단으로 분류되는 전기차, 수소차 및 하이브리드차 구매에 녹색채권 조달자금을 투입하는 내부적 기준을 수립하였다. 발행사는 본 건 채권 발행대금으로 상기 법률에 부합하는 차량만을 구입할 예정이므로, 발행사는 동 친환경차 구매 과정에서 중요하게 환경법을 위배할 가능성은 높지 않을 것으로 판단하고 있다.

적격 프로젝트 판단 기준에 따른 판단 결과는 다음과 같다.

프로젝트 별 분류체계 범주 및 적격 여부 검토 결과

| 분야 | ICMA GBP | 주요 환경목표 | SDGs ^{주1} | 국내 환경법 위반 가능성 ^{주2} |
|-----------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 친환경 운송 수단 | 청정 운송 (Clean Transportation) | 기후변화 완화, 오염방지 및 통제 | 11. 지속 가능한 도시와 주거지 조성 | 높지 않음 |

주1: UNGC의 SDGs의 국내 명칭은 환경부가 발표한 UN SDGs 관련 자료를 준용함

주2: 국내 환경법 위반 가능성에 대한 검토는 발행사에서 수행함

자료: 발행사제시 및 KR 재구성

ICMA GBP

발행사의 투입 예정 프로젝트는 ICMA의 GBP 상 프로젝트 분류 기준에 부합하는 것으로 판단된다. 발행사가 자금을 투입할 예정인 전기차, 하이브리드차 및 수소차 구매 프로젝트는 ICMA의 GBP 상 청정 운송(Clean Transportation) 관련 사업에 해당한다.

적격 환경 프로젝트(GBP)

| 프로젝트 분야 | ICMA의 GBP |
|-----------|-----------------------------|
| 친환경 운송 수단 | 청정 운송(Clean Transportation) |

자료: Green Bond Principles, ICMA

녹색채권을 통해 조달되는 자금은 ‘환경개선 효과’를 가져오는 녹색 프로젝트에 사용될 계획이며, 전기차, 하이브리드차 및 수소차 구매 프로젝트는 ICMA가 제시한 6가지 환경목표 중 ‘기후변화 완화’와 오염방지 및 관리’에 주요하게 부합할 것으로 판단된다.

녹색프로젝트의 범위와 환경목표와의 연관성

| 녹색 프로젝트 | 환경 목표 | | | | | |
|--------------|------------|------------|------------|-------------|---------------|---------------|
| | 기후변화 완화 | 기후변화 적응 | 천연자원 보전 | 생물다양성 보전 | 오염 방지 및 관리 | 순환자원으로의 전환 |
| 친환경 운송 수단 | ••• | | | • | ••• | • |

주: 환경목표 부합도 : 1차적(주요) •••, 2차적 ••, 3차적 •

자료: Green Bond Principles, ICMA

UNGC SDG

발행사가 진행할 예정인 프로젝트는 UNGC가 개발한 SDG에 부합하는 것으로 확인되었다. 발행사의 전기차, 하이브리드차 및 수소차 구매 프로젝트는 SDG 중 ‘11. 지속가능한 도시와 주거지 조성’에 부합하는 것으로 판단된다.

프로젝트 별 SDG 부합 여부 검토 결과는 다음과 같다.

프로젝트 별 분류체계 범주 및 SDG 부합 여부 검토 결과

| 분야 | SDG | 세부 부합 목표 |
|--------|---|--|
| 친환경건축물 |  11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES | ‘11.2. 2030년까지 대중교통 확대를 통하여 모두를 위한 안전하고 저렴하며 접근이 용이하고 지속가능한 교통체계에 대한 접근을 제공하고 도로안전을 향상한다.’ |

자료: 유엔 지속가능 발전목표(UN SDGs), 환경부

4. 프로젝트 환경영향(Impact) 검토

당사는 온실가스 저감량을 기준으로 환경개선 효과를 계산하였으며, 본건 녹색채권 투자로 인한 온실가스배출량 감소분은 연간 약 4,496 톤CO₂로 예상된다.

이는 2,087 가구가 1년 동안 사용하는 전기의 온실가스 배출량과 동일하며, 또한 소나무 32,194 그루를 식재하는 효과와 동일한 것으로 분석된다. 친환경차 구매에 따른 연간 온실가스 배출량 예상 저감량은 다음과 같다.

친환경차 구매의 환경개선 효과(온실가스 배출량 기준)

| 구분 | 1대 기준 | | | | | F.예상 구매대수 | G.연간 배출량 감소분 (= E x F, 톤CO ₂ eq) | | |
|-------|-----------------|--------|---------------|----------------|---|-----------|---|--|--|
| | 온실가스 배출량(kg/km) | | | D.예상 주행거리 (km) | E.연간 온실가스 저감량 (= C x D/1000, 톤CO ₂ eq) | | | | |
| | A. Base line | B.친환경차 | C.차이 (=A - B) | | | | | | |
| 수소 | 0.152 | 0.103 | 0.049 | 20,000 | 0.98 | 22 | 21.5 | | |
| 전기 | 0.152 | 0.081 | 0.071 | 20,000 | 1.42 | 1,100 | 1,561.2 | | |
| 하이브리드 | 0.198 | 0.130 | 0.069 | 20,000 | 1.37 | 2,120 | 2,913.6 | | |
| 합계 | | | | | 1.39 | 3,242 | 4,496.4 | | |

주: 온실가스는 CO₂eq 기준

자료: KR분석

친환경차 구매에 따른 연간 온실가스 배출량 예상 저감량을 산정하기 위한 주요 가정은 다음과 같다.

주요 가정

| 분야 | 분야 | 비고 |
|-----------|---------|---|
| 예상 구매대수 | 전체 구매대수 | - 3,242대 - 발행사의 2021년 친환경차 구매예산 금액 및 대수를 기준으로 1대당 단가를 산정한 후, 본건 녹색채권 발행대금 1,100억원을 감안해 전체 구매대수를 추정 |
| | 분류별 비율 | - 수소차, 전기차 및 하이브리드차 분류별 예상 구매대수는 발행사의 2021년 친환경차 구매 예산 중 분류별 구매 비율을 적용 |
| | 모델별 비율 | - 발행사의 2020년 모델별 구매 실적 비율을 적용해 모델별 구매예상 대수를 산정 |
| 온실가스 배출량 | 기준 | - 휘발유, 경유 및 LPG 차량을 친환경차 대비 Base line 차량으로 가정 |
| | 등급별 비율 | - 친환경차 모델별 구매예상 대수에 기반해 대응해 Base line 차량의 소형, 중형 및 대형 비율을 산정 |
| | 유종별 비율 | - 한국렌터카사업조합연합회의 2020년말 기준 렌터카 유종별 비율을 적용 |
| | 연비 | - 한국에너지공단의 등급별(소형/중형/대형) 및 유종별(휘발유/경유/LPG) 차종 연비 적용 |
| | 온실가스배출량 | - 환경부 및 에너지경제연구원 자료의 온실가스배출계수 등 활용해 산정 |
| 친환경차 | 연비 | - 한국에너지공단의 모델별 연비 적용 |
| | 온실가스배출량 | - 환경부 및 에너지경제연구원 자료의 온실가스배출계수 등 활용해 산정 |
| 연간 예상주행거리 | | - 20,000 km |

자료: KR분석

III. 프로젝트 평가 및 선정 절차(Process for project evaluation and selection)

당사는 발행사가 프로젝트의 평가 및 선정 기준을 적절하게 갖추고 있으며, 합리적인 프로젝트 선정을 위한 내부 절차를 갖출 것으로 평가한다. 발행사는 계획사업 주관부서가 일차적으로 녹색 프로젝트 후보 프로젝트를 선정하여 녹색채권 발행주관부서와 지원여부를 사전에 협의할 예정이며, 이후 계획사업 주관부서는 계획사업이 녹색채권 지원 대상 사업으로 적격한지 검토하기 위해 환경, 사회적인 영향을 평가하고 최종적으로 투자 대상 프로젝트를 선정할 계획이다. 녹색채권 발행주관부서는 최종적으로 선정한 투자 대상 프로젝트 관련 정보는 투자자에게 공시될 예정이다.

이처럼 발행사의 프로젝트 평가 및 선정 기준과 절차는 ICMA의 GBP 및 환경부의 녹색채권 가이드라인에 부합하는 것으로 판단된다.

ESG 프로젝트 선정 및 평가 기준

롯데 그룹 회장은 2021년 신년사에서 지속성장을 위한 사회적 가치를 창출하겠다는 의지를 표명하였으며, 발행사는 정부의 그린뉴딜 정책에 맞춰 친환경·전기차 보급을 확대할 계획이다. 발행사는 『환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률』과 『대기환경보전법』상 친환경 운송 수단으로 분류되는 전기차, 수소차 및 하이드리드차에 녹색채권 조달자금을 투입하는 내부적 기준을 수립하였다.

당사는 발행사의 프로젝트 선정 및 평가 기준이 ICMA의 GBP, SBP 및 환경부 녹색채권 가이드라인에 부합하며, 적절하게 구성되어 있다고 판단한다.

발행사는 ESG 금융상품 조달자금을 투자할 녹색 프로젝트로 친환경 운송 수단, 사회적 프로젝트로 지역사회 공헌에 관한 사업을 선정하였으며, 이는 ICMA의 GBP, SBP 및 SBG에 기반하여 이뤄졌다. 또한, 발행사는 향후 녹색채권, 사회적채권 및 지속가능채권을 통해 조달된 자금을 ① 사치품 부문(귀금속, 예술품, 골동품, 골프 등) ② 아동 노동 ③ 성인 엔터테인먼트 ④ 무기, 주류, 담배 ⑤ 화석연료, 25MW를 초과하는 대수력과 같은 사업에 지원하는 용도로 사용하지 않을 계획이다.

발행사는 ① ICMA의 GBP 및 SBP에 부합하는 프로젝트를 선정한 후 ② 사회, 환경적 영향 등을 종합적으로 고려하여 ESG 금융상품 조달자금을 투입할 프로젝트를 선정한다.

프로젝트 선정 및 평가 절차

발행사는 관리체계 상 다음의 내부 절차를 통해 투자대상 녹색 프로젝트를 선정할 계획이다.

- 1) 계획사업 주관부서에서 녹색채권 발행주관부서와의 지원여부 사전 협의
- 2) 계획사업 주관부서에서 계획사업이 녹색채권 지원 대상 사업으로 적격한지 검토를 위해 환경, 사회적 영향을 평가
- 3) 최종 지원 대상 사업 선정

한편, 발행사는 연간 차량 구매대수에 대해서 투자비 예산을 설정하고 있으며, 실제 차량구매는 고객계약(수요확정) 이후 진행한다. 발행사는 각종 국내법 상 친환경 차량에 부합하는 차량을 친환경 차량으로 구분하여 내부 차종별 분류코드를 부여하였으며, 그에 따라 차량발주 시, 분류코드를 통해 발주한 차량의 차종 및 친환경 차량 여부를 구분할 수 있다. 구매부서가 차량을 발주한 후, 채권 발행주관부서(자금팀)에서 친환경 차량 구매를 위한 자금을 집행하며, 자금 집행 후 월간단위로 친환경차 구매 현황을 집계할 예정이다.

IV. 조달자금의 관리(Management of proceeds)

발행사의 녹색채권 발행주관부서는 계획사업 주관부서와 녹색채권 조달자금의 분배 계획을 협의하며, 자금관리 주관부서는 ‘지속가능채권 자금관리 명부’를 작성하여 조달자금의 전반적인 관리를 담당한다. 발행사는 투자원칙에 따라 조달자금 및 미분배금원을 관리하는지 등에 대해 독립적인 내부 및 외부조직에게 정기적으로 검토를 받아, 이해관계자의 신뢰도를 제고할 계획이다.

당사는 발행사가 조달자금에 대한 적절한 관리 정책 및 절차를 마련하고 있어, ICMA의 GBP 및 환경부의 녹색채권 가이드라인에 부합하는 것으로 판단한다.

조달자금의 분배 계획

발행사의 녹색채권 발행주관부서는 계획사업 주관부서와 녹색채권 조달자금의 분배 계획을 협의하였으며, 조달자금의 분배 계획은 월 단위로 수립되어 있다. 본 녹색채권을 통해 조달된 자금은 친환경 운송 수단인 전기차, 수소차 및 하이브리드차 구매에 사용될 예정이다.

발행사의 녹색채권 조달자금의 분배 계획은 다음과 같다.

녹색채권 조달자금 프로젝트 분야별 투입 계획

| 분야 | 프로젝트 | 투입금액 | 투입비율 | 신규프로젝트/차환 사용비율 | 자산/지출 특성 |
|-----------|----------------------|---------|--------|----------------------|-----------|
| 친환경 운송 수단 | 전기차, 하이브리드차 및 수소차 구매 | 1,100억원 | 100.0% | 100% 신규 프로젝트 대상 자금사용 | 자산구매 100% |
| 총 합계 | | 1,100억원 | 100.0% | | |

자료: 발행사제시

ESG 금융상품 자금 관리 Process

계획사업 주관부서(구매팀)에서 내부 시스템을 통해 차량구매자금을 청구하면, 녹색채권 발행주관부서는 계획사업 주관부서의 청구내역을 확인 및 검토한다. 녹색채권 발행주관부서는 검토 후 청구내역의 적정성이 검증되면, 해당 금액의 자금을 이체한다. 발행사는 내부 시스템 상 친환경 차량으로 분류된 모델의 구매에 녹색채권 자금을 배분할 계획이다.

녹색채권 발행부서는 매월 녹색채권 발행대금 집행 내역 및 미분배자금 현황을 CFO 및 공시담당부서에게 보고할 것으로 확인된다. 공시담당부서는 녹색채권 발행부서로부터 보고받은 집행 내역 및 미분배자금 현황을 연간 단위로 공시할 방침이다.

조달된 자금의 관리를 위한 내부절차

발행사는 녹색채권 발행대금의 집행과 관리를 위한 ‘녹색채권 자금관리 명부’를 작성하여 자원이 배분된 시점 및 사용 시점과 같은 정보를 적시에 업데이트하고 지속적으로 검토 및 관리할 방침이다. 해당 명부에는 사업명, 사업기간을 포함한 상세 사업내용과 투자금액, 사업에 따른 환경 및 사회적 영향이 작성될 예정이다.

발행사의 녹색채권 발행주관부서는 선정된 계획사업에 대해 채권 발행대금을 적절하게 배분하여 관리 및 운용할 예정이며, 미분배자금은 현금 또는 현금성자산 등으로 운용할 계획이다. 또한, 발행사는 조달자금의 분배 및 미분배자금의 투자에 대해 내부적으로 CFO의 검토를 거칠 예정이며, 독립적인 외부기관의 검토를 받아 자금 사용의 투명성을 확보할 것으로 계획하고 있다. 외부기관의 검토 결과는 내부 경영진에게 보고될 예정이다.

V. 사후보고(Reporting)

발행사는 투자자에게 필수 공시사항 등이 포함된 내용을 적정 기간동안 적시성 있게 공시할 예정이다. 당사는 이러한 발행사의 사후보고 체계가 ICMA의 GBP 및 환경부의 녹색채권 가이드라인에 부합한다고 판단한다.

발행사는 투자자에게 채권 만기(만기가 존재하지 않는 경우, 프로젝트 자금투입이 종료되는 시점)까지 한국거래소(KRX)의 SRI 채권세그먼트 또는 홈페이지에 채권 관련 정보를 공시할 예정이며, 공시 주기는 발행시점 이후 연 1회로 예상된다. 한편, 중요사항이 변동되는 경우, 녹색채권 발행주관부서는 홈페이지 등에 해당 내용을 공시할 예정이다.

주요 공시 내용에는 조달자금의 사용처로 선정된 프로젝트에 대한 개요, 프로젝트 수행으로 예상되는 환경·사회·지속가능 발전 측면의 영향(구체적 측정 지표를 포함한 정량적 요소 및 정성적 요소 포함), 그리고 발행대금의 분배 계획 등이 포함될 계획이다. 녹색채권 발행주관부서는 매월 자금 집행내역 및 미분배자금 현황을 보고하고 발행사 내 공시담당부서는 매년 집행내역 및 미분배자금 현황을 공시할 방침이다.

VI. ESG 내재화 정도

발행사는 발행사 차원 뿐만 아니라, 그룹 차원에서도 지속성장을 위한 사회적 가치를 창출하겠다는 의지를 보이고 있으며, 발행사는 정부의 그린뉴딜 정책에 맞춰 친환경·전기차 보급을 확대할 계획이다. 발행사는 다양한 환경·사회적 공헌 활동 등을 수행하고 있으며, 최근 ESG 관련해 발생한 주요 이슈는 파악되지 않는다. 발행사는 전반적으로 높은 수준의 ESG 내재화 수준을 나타낸다.

발행사는 높은 ESG 내재화 수준을 기반으로 본건 녹색채권 발행대금을 ESG금융상품 관리체계를 준수하며, 당초 예상된 프로젝트에 적절히 투입할 것으로 기대된다.

ESG 전략

롯데 그룹은 국내 그룹사 최초로 UNGC의 SDGs CEO 지지 서약에 동참했으며, 롯데 그룹 회장은 2021년 신년사에서 지속성장을 위한 사회적 가치를 창출하겠다는 의지를 표명하였다.

또한, 발행사 차원에서는 2021년 렌탈 산업의 새해 화두를 '가치경제'로 정의하며, 또 소비자의 사용 가치를 높이는 'V.A.L.U.E U.P'을 키워드로 제시했다. 'VALUEUP' 중 E는 '에코프렌들리(Eco-friendly)'로, 발행사는 정부의 그린뉴딜 정책에 맞춰 친환경·전기차 보급을 확대하고 있으며, 앞으로도 전기차 렌트 규모를 확대할 계획이다.

발행사는 기존 추상적인 사회공헌 가치체계를 개정하여 회사비전 및 차량렌탈업의 특성, 그룹사회공헌, 사회적 어젠다 등을 고려한 구체성 있는 사회공헌가치체계 재정비 및 전략을 수립하였다. 발행사는 사회공헌 가치체계를 수립하며, 교통약자 이동권(mobility) 증진과 취약계층 생애주기 맞춤 사회문제 해결을 중장기 목표로 세웠다. 발행사는 중장기 목표를 달성하기 위해 사회공헌 사업의 테마를 장애인, 노인, 여성(임산부), 유아동을 대상으로 한 교통약자이동권(mobility) 증진과 치약계층 맞춤 성장 지원으로 설정하였다.

ESG 활동 현황 및 과거 ESG 이슈

발행사의 ESG 관련 주요 활동 내용은 다음과 같다.

ESG 관련 주요 활동 현황

| 구 분 | 내 용 |
|-----------|---|
| 친환경 가치 창출 | <ul style="list-style-type: none"> - 2016년 11월, 환경부와 업무협약 체결(친환경 렌터카, 카셰어링 활성화) - 2017년 친환경 전기차 보급 활성화에 기여한 공로를 인정받아 환경부장관 표창 수상 - GS 칼텍스와 업무협약 체결, 전기차 충전 제휴 및 신사업 기회 발굴 - 청정 도시 환경 구축 위해 연간 500여 그루 나무 심는 친환경 릴레이 캠페인 진행 |
| 사회공헌활동 | <ul style="list-style-type: none"> - 전기차 주행거리당 기금 적립하는 ‘친환경 기부 드라이빙 캠페인’ 진행, 캠페인으로 적립된 기금은 저소득층 장애아동의 이동보조기구 지원에 쓰일 예정 - ‘굿 모빌리티 캠페인’ 실시, 내륙지점 ‘기아차’ 이용시, 주행거리 당 기부금을 적립해 교통약자이 동권 증진 인프라 조성 - ‘mom 편한’ 동행 실시, 2013년부터 지체장애인/발달장애인가정 대상 가족여행 지원 후원 - 승가원행복마을 차량 경정비 지원 - 승가원행복마을 차량 이동지원 - 장애아동시설 정기 봉사활동 |
| 상생경영 | <ul style="list-style-type: none"> - 파트너사의 상품 기획부터 운영까지 모든 과정을 지원, 기업의 단순 판매 제품을 렌탈 서비스화(별도 비용 없이 제품 광고 대행, 파트너사의 추가 수요 창출 및 판로 확대) - 공정거래준수 원칙 하, 기준 및 절차에 의거하여 공정한 평가항목으로 협력사 선정 |
| 가족친화경영 | <ul style="list-style-type: none"> - 국내 대기업 최초 남성육아휴직 의무화 - 탄력근무 지원 - 자율출퇴근제 지원 |

자료: 발행사제시 및 언론보도

또한, 최근 발행사와 관련되어 발생한 중요한 ESG 이슈는 파악되지 않았다. 한편, 발행사는 홈페이지를 통해 대략적인 지속가능경영 관련 활동 현황을 공시하고 ESG 관련 요소의 준수 의지를 표명하였으나, ESG 관련 경영방침, 목표 및 달성을 담은 지속가능경영보고서는 별도로 공시하고 있지 않다.

VII. 인증평가등급

한국기업평가는 롯데렌탈(주)의 ESG 금융상품 관리체계가 ICMA의 GBP, SBP 및 환경부 녹색채권 가이드라인의 기준에 부합하는 것으로 평가한다.

또한, 롯데렌탈(주)의 제54회 공모사채를 통해 조달한 자금이 환경적으로 긍정적인 효과가 예상되는 적격 녹색 프로젝트에 전액 투입될 예정임을 확인하였으며, 녹색채권과 관련된 프로젝트 선정 및 평가, 자금관리 및 사후보고 등 의 프로세스 수준이 매우 우수한 수준으로 평가된다. 따라서 당사의 ESG 인증 평가방법론에 기반하여 당사는 본 채권의 ESG 인증평가등급을 “G1”으로 부여한다.

인증평가등급

| 평가대상 | 등급 | 정의 |
|----------------------|----|--|
| 녹색채권 (Green Bond) | G1 | 채권의 발행대금이 적격 프로젝트에 사용되는 비중이 높고, 프로젝트 평가 및 선정 절차, 조달자금의 관리 체계 및 공시 수준이 매우 우수 |
| | G2 | 채권의 발행대금이 적격 프로젝트에 사용되는 비중이 높고, 프로젝트 평가 및 선정 절차, 조달자금의 관리 체계 및 공시 수준이 우수 |
| | G3 | 채권의 발행대금이 적격 프로젝트에 사용되는 비중이 보통 이상이고, 프로젝트 평가 및 선정 절차, 조달자금의 관리 체계 및 공시 수준이 보통 |
| | G4 | 채권의 발행대금이 적격 프로젝트에 사용되는 비중이 보통이고, 프로젝트 평가 및 선정 절차, 조달자금의 관리 체계 및 공시 수준이 미흡 |
| | G5 | 채권의 발행대금이 적격 프로젝트에 사용되는 비중이 낮고, 프로젝트 평가 및 선정 절차, 조달자금의 관리 체계 및 공시 수준이 취약 |

[별첨 1] ESG 인증평가 관련 주요 사항

가. 평가의 전제

발행사의 경영진은 국제자본시장협회(International Capital Market Association, ICMA)가 제정한 녹색채권원칙(Green Bond Principles, GBP)과 대한민국 환경부의 녹색채권 가이드라인에 따라 표준관리체계를 작성 및 공시할 책임을 지닙니다. 또한, GBP 및 녹색채권 가이드라인에 의거하여 적정한 기준 및 절차에 따라 적격 사업을 선정하고, 계획한 자금투입 계획에 따라 적정 사업에 조달한 자금을 투입, 집행 및 관리하여야 합니다. 발행사는 집행된 자금, 미배분 자금 및 사업에 따른 효과에 대하여 사후보고를 위한 적절한 관리체계를 수립하고 운영하여야 하며, 적절하고 투명하게 본 건 녹색채권 관련 정보를 공시하여야 합니다.

나. 평가의 목적, 검토범위 및 한계

본 인증평가는 본 건 녹색채권이 ICMA가 제정한 GBP와 대한민국 환경부의 녹색채권 가이드라인에 기반하여 한국기업평가(주)가 정의하는 적격 프로젝트에 적절한 수준의 조달자금을 투입하며, 표준관리체계에 따라 적절하게 프로젝트를 선정, 자금을 조달, 자금을 관리, 운영, 투명성 확보하고 있는지에 대한 당사의 현 시점에서의 종합적인 의견입니다. 또한, 당사는 발행사의 ESG 관련 활동, 이슈 및 대응수준에 대하여 의견을 제공합니다.

본 인증평가는 현 시점에서의 판단에 따른 종합적인 의견으로, 미래의 실제 자금투입 등을 보증하는 것은 아닙니다. 또한, 본 건 채권을 통해 조달된 자금이 투입될 예정인 프로젝트가 환경 및 사회에 미치는 영향에 대하여 책임을 지지 않으며, 당사는 발행사 또는 발행사가 의뢰하는 제3자에 의해 정성적으로 기술, 정량적으로 측정된 사실에 대해 의견을 제공할 뿐, 관련한 영향에 대한 직접적인 측정을 진행하지 않았습니다.

다. ESG 인증평가기관의 자격

한국기업평가(주)는 1983년 설립 이래 기업, 사업부문 사업성평가 업무를 수행해왔습니다. 또한, 1987년 회사채 신용평가 기관으로 지정되었으며, 2001년에는 금융감독위원회로부터 신용평가업무에 대해 본 허가를 취득하였습니다. 이후 2007년 금융감독원로부터 외부적격신용평가기관(ECAI)으로 지정되었으며, 오랜기간 사업가치평가부문 및 신용평가부문에서 공신력을 축적해왔습니다.

한국기업평가(주) 사업가치평가본부에는 2021년 2월 기준, 총 49명의 연구원이 근무하고 있으며, 사업가치평가본부 연구원에는 21명의 한국공인회계사, 1명의 미국공인회계사 및 4명의 CFA가 포함되어 있습니다.

한국기업평가(주)는 ESG 인증평가를 위한 별도 팀을 구성하여 ‘ESG 인증 평가방법론’을 제정 및 발표하였습니다. ESG 인증평�팀은 기존 사업성평가 업무를 통해 ESG 인증평가 시 필요한 녹색 및 사회적 프로젝트가 속한 산업에 대한 경험 및 노하우를 보유한 인력으로 구성되었습니다.

라. 본 평가를 위해 사용된 평가방법론

본 건 인증평가 시 당사의 ‘ESG 인증 평가방법론(2021.01.04)’을 적용하였습니다. 적용된 평가방법론은 개별 평가 과정에서 고려되는 모든 요소들을 포함하고 있지는 않으며, 평가과정 및 평가결과에 대한 발행사와 투자자의 이해 가능성 제고를 위해 당사 홈페이지(www.korearatings.com)에 공시(게재)되어 있습니다.

마. 독립성 및 이해상충 방지

한국기업평가(주)는 본 ESG 인증평가 이외에 본 건 평가에 영향을 줄 수 있는 다른 용역을 수행하지 아니하였습니다. 또한, 전사적으로 구축된 시스템에 의거하여 독립성 준수하며, 이해상충을 방지하고 있습니다.

본 평가 대상이 되는 채권의 발행기업과 당사 사이의 이해상충이 발생할 가능성이 있는 자본관계, 인적관계 등은 전혀 없습니다.

바. 신용평가업무와의 관계

본 인증평가는 업무 과정에서 신용위험을 고려하지 않으며, 본 평가는 당사의 공시된 ‘ESG 인증 평가방법론(2021.01.04)’에 의해 채권의 ESG 인증평가등급이 부여됩니다. 따라서 본 평가 업무는 신용평가 업무와 독립적으로 수행되며, 당사는 본 평가의 결과가 신용평가에 미치는 어떠한 영향에 대하여서도 예측 및 보장하지 않습니다.

[별첨 2] ESG 인증평가등급 체계

당사는 ICMA의 가이드라인에서 제시하는 4가지 중요 요소인 ①조달자금의 사용(Use of proceeds), ②프로젝트 평가 및 선정 절차(Process for project evaluation and selection), ③조달자금의 관리(Management of proceeds), ④사후보고(Reporting)를 투명하고 구체적으로 적용할 수 있는 방향으로 평가방법을 전개한다. 그리고 발행사의 ESG 내재화 수준에 대한 평가를 새로운 요소로 포함시켰다.

당사는 ICMA의 가이드라인에서 제시하는 4가지 중요 요소를 통해 현재 ESG 관련 금융상품 자체에 대해 평가하고, 발행사의 ESG 내재화 수준에 대한 평가를 통해 과거의 ESG 성과 및 ESG 실천 의지 등을 판단한 뒤, 이를 통합하여 인증평가등급을 산출한다.

5가지 주요 평가요소에 대한 평가는 각 평가요소의 하위 세부항목에 대해 부여한 점수를 합산하는 평점(Scoring) 방식으로 진행한다.

주요 평가 요소

| 주요 평가 요소 | 가중치 |
|---|-----|
| 조달자금의 사용(Use of Proceeds)-프로젝트 적격성과 투입자금 비율 | 30% |
| 프로젝트 평가 및 선정 절차(Process for Project Evaluation and Selection) | 20% |
| 조달자금의 관리(Management of Proceeds) | 20% |
| 사후보고(Reporting) | 20% |
| 발행사의 ESG 내재화 정도 | 10% |

산출된 평점과 ESG 인증평가등급 Mapping

| 산출 평점 | 녹색 금융 인증평가등급 | 사회적 금융 인증평가등급 | 지속가능 금융 인증평가등급 |
|-------------|-----------------|------------------|-------------------|
| 80 이상 | G1 | S1 | ST1 |
| 70 이상 80 미만 | G2 | S2 | ST2 |
| 60 이상 70 미만 | G3 | S3 | ST3 |
| 50 이상 60 미만 | G4 | S4 | ST4 |
| 50 미만 | G5 | S5 | ST5 |

주: 외부평가 기준에의 부합여부에 대해서만 평가하는 것도 가능

[유의사항]

- (1) 한국기업평가(주)(이하 ‘당사’)가 제공하는 ESG 인증평가등급은 ESG 금융상품에 관한 분석 시점에서의 당사의 의견입니다. 또 한, 당사가 제공하는 보고서 등의 제반 연구자료(이하 ‘간행물’)는 상기 ESG 금융상품에 관한 당사 또는 필자 개인의 견해를 포함할 수 있습니다. ESG 인증평가등급 및 간행물은 특별한 언급이 없는 한 신용위험을 포함한 다른 위험(원리금이 상환조건대로 상환될 확실성에 대한 신용위험, 금리나 환율변동 등에 따른 시장가치 변동위험, 해당 증권의 유동성위험, ESG 금융상품 관리 체계를 제외한 내부절차나 시스템으로 인해 발생하는 운영위험)에 대해서는 설명하지 않습니다. ESG인증평가등급 및 간행물은 환경변화 및 당사가 정한 기준에 따라 변경 또는 취소될 수 있습니다.
- (2) ESG 인증평가등급 산출 및 간행물 발간(이하 ‘ESG 인증평가업무 등’)에 이용되는 모든 정보는 ESG 금융상품 발행사가 제출한 자료와 함께 각종 공시자료 등의 자료원으로부터 수집된 자료에 근거하고 있으며, 당사는 예외적인 경우를 제외하고는 ESG 인증평가등급 산출 시 제출자료에 거짓이 없고 중요사항이 누락되어 있지 않으며 중대한 오해를 불러일으키는 내용이 들어 있지 않다는 사실을 발행사가 확인하도록 하고 있습니다. 당사는 발행사가 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제 하에 ESG 인증평가업무 등을 수행하고 있으며, ESG 인증평가업무 등 과정에서 이용하는 정보에 대해 별도의 실사나 감사를 실시하고 있지 않습니다. 따라서 제공된 정보의 오류 및 사기, 허위에 따른 결과에 대해 당사는 어떠한 책임도 부담하지 않습니다.
- (3) 당사는 ESG 인증평가업무 등 과정에서 이용되는 정보에 대해 별도의 검증절차를 거치지 않았고, 분석자·분석도구 또는 기타요인에 의한 오류 발생 가능성이 있기 때문에 당사는 ESG 인증평가등급 및 간행물의 정확성 및 완전성을 보증하거나 확약하지 않습니다. 당사 간행물의 모든 정보들은 ESG 인증평가업무 등에 필요한 주요한 판단 근거로서 제시된 것으로 평가대상에 대한 모든 정보가 나열된 것은 아니며, 법률에 의하여 인정되지 않는 이상 당사 ESG 인증평가등급 및 간행물 상의 정보이용으로 발생하는 어떠한 손해 및 결과에 대해서도 당사는 책임지지 않습니다.
- (4) 당사는 금융상품의 매매와 관련한 조언을 제공하거나 투자를 권유하지 않습니다. 당사의 ESG 인증평가등급 및 간행물은 특정 유가증권의 매수, 매도 혹은 보유를 권유하는 정보가 아니며 시장 가격의 적정성에 대한 정보도 아닙니다. 당사의 ESG 인증평가등급 및 간행물은 그 내용으로 이용자의 투자결정을 대신할 수 없고 금융상품의 투자 결과에 대한 법적 책임소재를 판단하기 위한 증빙자료로도 사용될 수 없습니다. 따라서 정보이용자들은 스스로 투자대상의 위험에 대해 분석하고 평가한 다음 그 결과에 따라 각자 투자에 대한 의사결정을 하여야만 합니다. 특히, 당사의 ESG 인증평가등급과 간행물은 시장 전문기관을 일차적인 이용대상으로 하고 기본적으로 개인투자자에 의한 이용을 전제로 하고 있지 않아 이를 이용하여 개인투자자 스스로 투자 의사결정을 내리는 것은 적절하지 않을 수 있으므로 사전에 반드시 외부전문기관의 도움을 구할 필요가 있습니다.

Copyright© 2021: Korea Ratings. 서울특별시 영등포구 의사당대로 97 대표전화: 368-5500 FAX: 368-5353.

본 보고서에서 제공하는 모든 정보의 저작권은 한국기업평가(주)의 소유입니다. 따라서 어떠한 정보도 당사의 서면동의 없이 무단으로 전재되거나 복사, 인용(또는 재인용), 배포될 수 없습니다.